



TITLE:

清末民國期の雲南における交易圏 と輸送網：馬帮のはたした役割につ いて

AUTHOR(S):

栗原, 悟

CITATION:

栗原, 悟. 清末民國期の雲南における交易圏と輸送網：馬帮のはたした
役割について. 東洋史研究 1991, 50(1): 126-149

ISSUE DATE:

1991-06-30

URL:

<https://doi.org/10.14989/154346>

RIGHT:

清末民國期の雲南における交易圈と輸送網

——馬帮のはたした役割について——

栗 原 悟

はじめに

- 一 雲南の地勢と交通・運輸
 - 二 交易ルートと交易物資
 - (一) 南海への交易ルート
 - (二) 雲南ビルマルトと交易物資
 - 三 馬帮の輸送網と地域間交易
 - (一) 馬帮運輸と地域間交易
 - (二) 回族馬帮の動向
 - (三) 對外貿易と商帮の形成
- むすび

は じ め に

雲南は、古來より中國と南・東南アジアの南海を結ぶ内陸交易の中繼地的位置を占めてきた。例えば、かつて「永昌道」または「博南古道」などとも稱された雲南ビルマルトや、「安南道（步頭路）」更には「博馬道」などは中國と南海

を結ぶ重要な交易ルートとして、これまでその重要性が指摘されてきた。⁽¹⁾ また、古來同地方に割據した諸部族、諸王國の興亡を考える場合も、これら交易ルートを諸部族・諸王國がいかに支配し掌握したのがより重要な研究テーマの一つであるという認識は近年ますます一般的になりつつある。⁽²⁾

これら交易ルート、なかでも雲南ビルマルートは、漢代をはじめ唐代頃までは四川、雲南、ビルマを経由してインドあるいは南海（特にベンガル灣）へ到る最短のコースとして知られ、主に南海の物産と四川産の絹を雙方にもたらす内陸交易の重要なルートであった。⁽³⁾ しかし、その後、南海交易の盛行に伴う海上交通の發達により、徐々に衰退を餘儀なくされていった。それでもなお、ひきつづき雲南を経由してビルマないしヴェトナム間での地域的交易が行われたが、これら交易ルートが以前より重要性を増して歴史の舞臺に登場するのは、皮肉にも十九世紀以降の西歐列強イギリス・フランスによるビルマ・インドシナの植民地化を契機とするものであった。即ち、ヨーロッパ人が東洋に來航して以來、中國に到る近道として雲南經由の交通路が注目され、この方面の交易ルートに關心が集まったからである。⁽⁴⁾

では、このような時代を背景にして、雲南を経由する交易路とはどのような情況にあり、また、交易路上の物資の輸送はどのように行われていたのだろうか。いうまでもなく、雲南は内陸の奥地であり、とりわけ重疊たる山岳地帯のため、物資の輸送には大變困難を極める程、交通の不便な地方である。地勢上、水路を利用することは一部の湖上を除けば不可能であり、従って交通・輸送はすべて陸路によるものであった。このような情況にあって、交易上の輸送は現地で「馬帮」と呼ばれるキャラバンつまり隊商によって擔われてきた。現在もなお局地的には、この馬帮によってその輸送が行われている。⁽⁵⁾

本稿では、清末から民國時代にかけて、雲南を據點としながら中國と東南アジア（特にビルマ）間の交易・輸送に重要な役割をはたした雲南馬帮の動向に注目し、雲南における交易圈と輸送網について考察してみたい。ただし、この方面の史料並びに研究に關していえば、斷片的な史料しかなく、またこれまで關連する論考が極めて限られている（むしろない

に等しい)などの理由から、現段階では不明な點が多いといわざるをえない。小論はこのような情況を踏えながらも、敢えて將來この方面への研究の一段階として、その豫備的考察を行った次第である。

なお、これらのテーマを考察するにあたり、筆者の問題關心を述べるならば、主に以下の諸點である。まず、華南・西南中國から大陸東南アジアにかけての内陸交易圈をどのように設定し明らかにするのか。その場合、交易ルートのもつ重要性に注目したい。次に、内陸交易は海上交易並びに河川交易とどのように連繫^{リレーション}していくのか。そして、これら地域市場を據點とする地域間ないしは地方間交易圈に對して、いかに西歐列強が經濟的侵略を行い、所謂「開港場市場圈」をつくりあげていったのか。更には、濱下武志氏が指摘されるように、近代中國の對外貿易の特徴が基本的には、地域間交易の連鎖によって形成される廣域市場の成立にあるとするならば、⁽⁶⁾はたして雲南地方はどのようにして近代アジア域貿易圈の形成の中に組み込まれていったのであろうか。以上、小論は、これらの點も踏えて考察してみたい。

一 雲南の地勢と交通・運輸

雲南における交易と輸送について述べる前に、まず同地方の地形の特徴を知っておく必要があるだろう。というのは、古來同地方の交通・運輸は、たえずその地勢によって大きく運命づけられてきたと言えるからである。

雲南の地勢は、一般に高峻にして、西部には雲嶺山脈、怒山脈、高黎貢山脈その他の諸山脈が南北に走り、東部には南嶺、勾漏、安南の諸山脈が相連なる。そのなかに、所謂雲貴高原が形造られている。山脈地帯では、標高六千メートル以上に及ぶものもあり、高原地帯でもなお二千メートルに達する。最も低地は、河口の一六メートルであるが、このように標高差が著しく大きいのは同省の地形の特徴の一つである。この間を流下する諸河川の主なものに、金沙江(揚子江上流)、瀾滄江(メコン川上流)、怒江(サルウィン川上流)、元江(紅河上流)などがあり、いずれも深谷急流をなしている。また各地には、各種の侵蝕に因って生成した湖沼が多い。平地は極めて少なく、ほとんど山岳高原地帯を形成している。⁽⁷⁾更に、

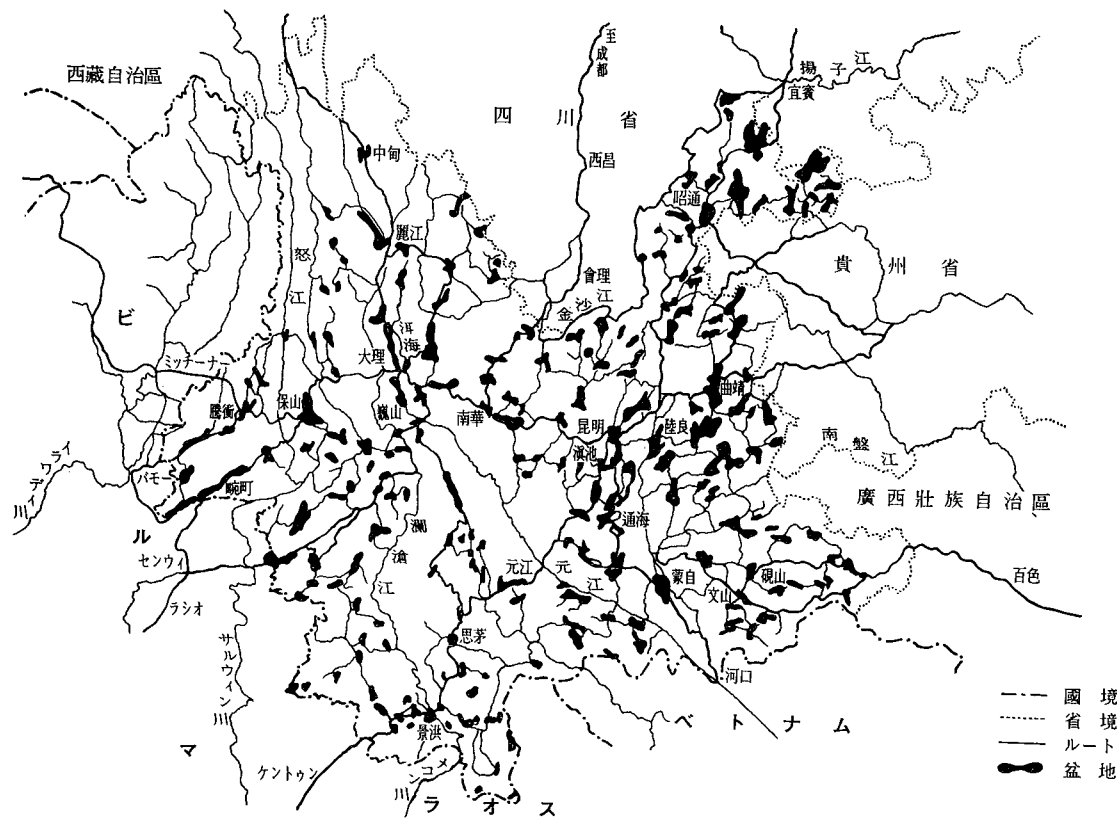


圖1 雲南における主な壩子の分布と交易ルート

出典：拙稿 p.91, 註(9)参照

その地形の特徴を分析してみよう。現在の雲南省全域（面積三九萬四千平方キロメートル）のうち、約八四%が山地、約一〇%が高原（丘陵を含む）、残りの約六%が山間盆地あるいは河谷平野である。現地語では、山間盆地あるいは河谷平野を「壩子^{パヰ}」と總稱する⁽⁸⁾。ここで筆者が特に注目するのは、古來より雲南にあって農業發達の地理的基盤はこの壩子にあるという點である。雲南全域で一平方キロメートル以上の壩子は約一四〇〇以上もあるといわれる。雲南史を研究する上で、この壩子と呼ばれる地理的空間が重要であることは既に拙稿を發表して論じたところであるが、壩子は農業發達の地理的基盤であるとともに、交易のための要衝という機能や、更には諸王國の成立などを考える上でも重要な地理的空間であると考えられる。

さて、圖1は、主な壩子の分布と交通・交易ルートをあらわした概略圖である。圖をみればわかるように、雲南の交通・輸送網はこれら壩子と壩子を結ぶ線狀に開かれてきた。換言するならば、各壩子を結節點としながら、時代的にそれぞれの交易ルートが開かれてきたといえよう。従つて、昆明（滇池壩子）、大理（洱海壩子）、永昌（保山壩子）などはこのような壩子上に形成された城市であり、馬帮による輸送網はこのような商業的據點としての各壩子を結ぶ線上に展開され、中國・東南アジア間の内陸交易路並びに河川交通網と連鎖して發展してきた。

これまで述べてきたように、古來雲南地方は交通・輸送の手段として馬（⁽¹⁰⁾獸）を利用してきた。同地方は、唐宋代より馬の産地の一つとして擧げられるように、雲南馬（大理馬・麗江馬など）は夙に有名である⁽¹¹⁾。このような馬を利用して（實際には地域によつて騾馬、驢馬、牛などを利用する）、隊商を編成し交易・輸送が行なわれたが、現地ではこのような輸送業者・交易者集團（ギルド）⁽¹²⁾を「馬帮^{マバング}」と呼びならわしている。

馬帮の具體的な成立時期と組織運営はあまりよくわからないが、最初は數人が共同で馬數頭を編成して物資の輸送を行つた民間の輸送隊であつたと考えられる⁽¹³⁾。その後、資本を有する者（例えば商人、地主など）が帮主となつて自ら隊商を組織むか、あるいは帮主を傭い入れて隊商を編成し、省外や國外特にビルマ方面へ通商に出かけたのであろう。馬帮は主に帮

主と馬夫で構成され、馬夫の中には獸醫・馬具修理・蹄鐵係・幫子（隊員）の食事係や駄獸の世話係なども含まれていた。幫主（頭領）は「馬鍋頭」あるいは「大鍋頭」、「大老板」などと呼ばれ、⁽¹⁴⁾隊は行路上その統率の下に行動した。馬幫の小は駄獸の多少によって區分され、一般的には五頭の駄馬を一把とみなし、その五把（つまり二十五頭）を小幫とし、そこに一人の「小鍋頭」^{シヤクアット}をつけて責任を負わせた。五十頭の騾馬隊であれば、乾季（十月～四月）⁽¹⁵⁾は十人程の馬夫を必要とし、雨季（五月～十月）では十四人から十八人の馬夫を配するのが一般的であるとされている。駄馬五頭に馬夫一人だから千餘頭の隊商には必ず二三三百の馬夫が必要で、その通過する地方の治安状態の良否によって馬夫三人に銃一挺或いは二人に一挺という具合に武裝して出かけて行くのである。⁽¹⁶⁾いずれにせよ、馬幫の大小は一定しておらず、數頭から百・千頭にのぼることもある。駄馬の最大積載量はおよそ八〇キログラム（一般には七〇～五〇キログラム）とされているので、駄馬の多寡が一度の輸送量と収入の多少を決定する。

二 交易ルートと交易物資

(一) 南海への交易ルート

雲南では古來より、東は昆明（滇池壩子）、西は大理（洱海壩子）がそれぞれ交通・交易路のかなめとして發達し、中國内地と大陸東南アジアへ放射狀に交通路が開かれてきた（圖1参照）。従つて、雲南を経由して南海へ到る交易ルートはこれら壩子を必ず通過するか、ないしは起點とした。

では、南海へ到るルートはいかに開かれてきたのであろうか。以下に、大理を通過ないし起點としたルートからみておきたい。まず、四川方面からインド・ビルマへの通商路であつたルートとして、所謂雲南ビルマルルートがよく知られている。同ルートに關しては、文獻上紀元一世紀にさかのぼれることは『後漢書』西南夷傳哀牢夷の條文などから伺えること

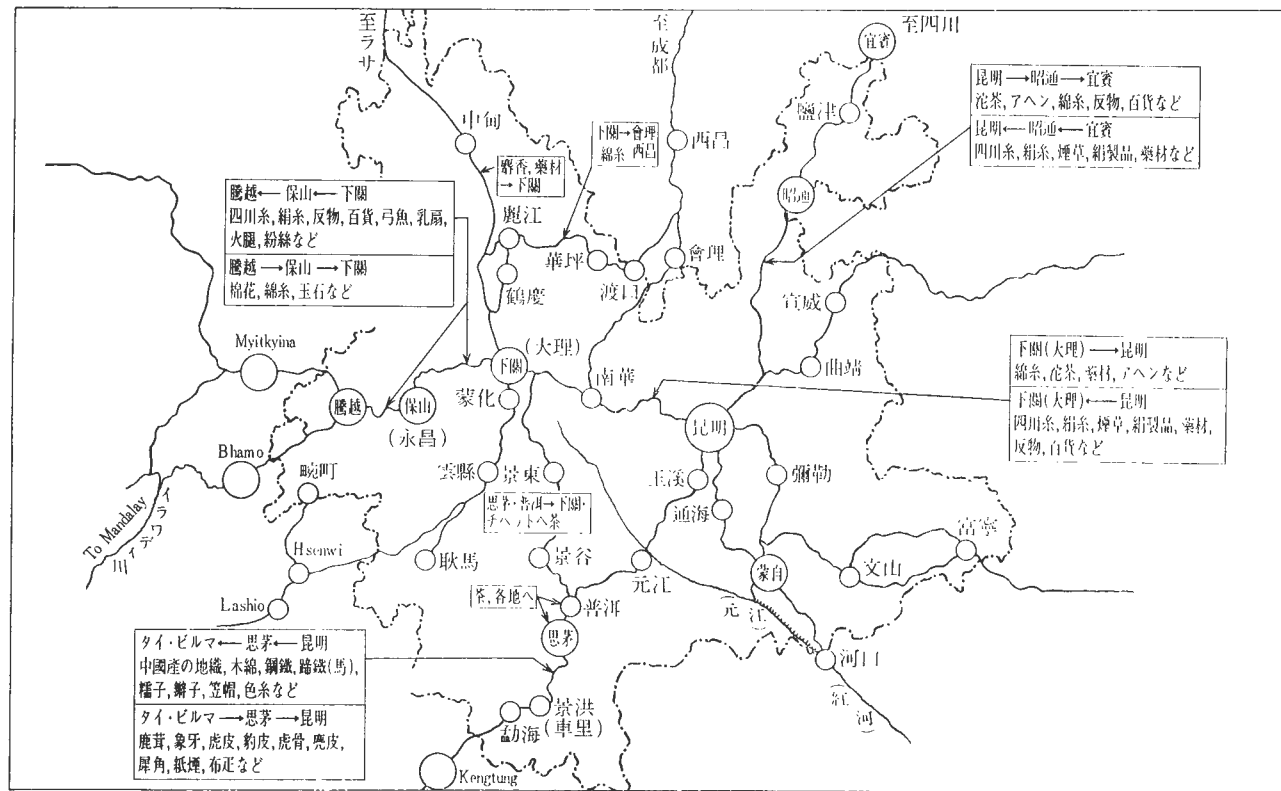


圖2 清末・民國初における雲南の馬帮交易ルートと交易物資

出典：拙稿 p.96，註(9)参照

ろである。大理から永昌を経て、騰越に到り、更にビルマのバモ（Bhamo）あるいはミッターナー（Myittha）へ到り、そこからイラワディ川を水運でベンガル灣に出る。このルート上では、まず永昌は古来よりインドないしビルマへの通商の窓口的役割を果たしてきた城市で、後に龍陵、畹町鎮を経てビルマのシャン州センウイ（Hsenwi）あるいはラシオ（Lashio）に到り、ベンガル灣へ出る別のルートも發達をみた（以下圖2を参照のこと）。また、バモはイラワディ川上流域に位置する水陸交通による物資の集散地であり、主に明代以降陸路で移住した華僑がその市場經濟を掌握していたところである（後述）。もう一つのベンガル灣へ到るルートとしては、大理、思茅ないしは昆明、元江、思茅のルートがあり、いずれもシブソンバンナー（Sip song Panna）の車里（景洪）、勐海を経由して、ビルマのセントゥン（Kengtung）に到る。セントゥンからはいくつかのルートを経てサルウィン川河口のモルメン（Moulmein）に達する。また、大理を北上してインドへぬける別のルートにチベットへのルートがある。麗江、維西、中甸などを經由してラサヘ到る。このルートは主にチベット族の馬帮が雲南の茶（普洱茶散の茶）を買い付けに大理ないし思茅まで南下してくる、所謂茶馬交易のルートとして注目される。

次に、滇池（昆明）を通過する、あるいは起點とするいくつかのルートについて述べておく。古くから開發された路として唐代の「步頭路」即ち安南道があり、滇池から通海を経て蒙自に到り、河岸の蠻耗まで陸路で出て、そこから水運で紅河を下り、交州に到ったのち、更にバックボー灣に達する。また、蒙自を経由して右江の百色に到り、今日の南寧附近あるいは廣州にでるいくつかのルートがあった。かつて宋代に北方との交易の遮斷によって、蒙古馬が得られなくなる（18）と、雲南馬の入手のため同ルートを利用して大量の大理馬が交易されていたことは『嶺外代答』や『桂海虞衡志』の記載（18）などから知られるところである。

（二）雲南ビルマルートと交易物資

これら交易ルートによって雙方にもたらされた物産を概観するならば、時代的變遷はあるものの、雲南（中國）にもた

らされた物産の多くは象牙・犀角・眞珠・貝（子安貝）・翡翠・香辛料・香木などの珍しい南海の物産を主なものとし、一方東南アジア諸國にもたらされた主要な物産は中國の絹（織物）・生糸・藥材・金屬類などであった。これらは、一部の物産を除いてどちらかといえば支配階層の奢侈品としての性格をもっていたと考えられる。むしろ一般民衆の生活と直接關係するのは、明代以降、ビルマから大量に輸入された棉花であり、そのような大量の棉花輸入は當時の中國市場におけるビルマ棉需要の擴大を背景とする。そこで、主に十八世紀から十九世紀にかけて、雲南ビルマ間の交易における商人層の活動、特に雲南馬帮の動向についてみておきたい。

明代以前、雲南からビルマに到る通路の要衝として太平河沿いの江頭城を経由したが、同地が外地からの商人層によってにぎわっていた様子は明の朱孟震によって著された『西南夷風土記』に

江頭城外に大明街有り。閩・廣・江・蜀の居貨・游藝者、萬を數う。

とあることから伺える。しかし、明代以降蠻暮がこれにとって代っていったことは、『清高宗實錄』卷七七七、乾隆三二年正月庚寅の條(①)と、同じく卷八〇八乾隆三三年四月丁卯の條(②)によって知られる。即ち、

①蠻暮・新街等の處に至りては、實に夷人生を資するの路に係る。並びに懇に貿易を賞給す。

②蠻暮・新街一帯は、聞くならく、さきに緬夷の貿易するの處所たり。江に沿いて下らば并びに緬夷の税口あり。則ち其地交易の貨必ず多からん。

とあるように、新街即ち現在のバモーの地に交易の中心が移った。また、この地にビルマ側の税關が設けられていた。ベシガル灣からビルマに到る通路を調査して一八三五年十二月にバモーに到着したハンネイ大尉は、バモーがビルマにおける中國隊商群の主要市場であるとし、隊商は先ず國境のタンナに到って關税を支拂うと報告している。⁽¹⁹⁾ また、クロフォードの報告によると、⁽²⁰⁾

ビルマの王都アヴァには、三千餘の中國人が居住しているが、その大部分は雲南から來た商人と若干の職人である。

(略) 中國人のみで組織した隊商は通常十二月の初旬にビルマ王都に陸路でやってくるのであって、貨物はすべて馬、騾馬、驢馬などの背で運搬される。大體の取引はバモーでなされ、アヴァまで赴く商人は極めて稀であるとし、その行路は極めて困難なもので、乾季だけしか使用されるにすぎぬ。

とある。これらの報告によっても、雲南から陸路で南下する中國人の隊商は、バモーで取引して歸國し、その後はビルマ在住の中國商人の手によって、物資がイラワディ川の水路で運ばれていたことが知られる。また、アンダーソンは、一七六五年以前、大量の中國商隊が三百ないし四百頭の牛と二千頭の馬を編成し、絹やその他の商品をバモーに輸送している様子を報告している⁽²¹⁾。このようにバモーに多くの雲南から来る隊商の動向が知られるが、例えば一八七〇年の春には、中國からバモーに達した積荷驢馬の数は一カ月平均で三百頭に達したという報告もある⁽²²⁾。

では、これら中國商人の出身地を調べてみると、例えば、『清史稿』緬甸傳によれば、

江西・湖廣及び雲南大理・永昌人の商販出邊する者、甚だ衆し。

とあり、また『清高宗實錄』卷一〇三一、乾隆四二年四月戊午の條には、

緬地の物産、棉花頗る多く、次に則ち碧霞玢・翡翠なり。近年以來、彼處の玉石等の物の雲南・廣東二省に售賣せらるるもの頗る多し。

とあるように、雲南とりわけ大理と永昌の商人が多く、その他には江西・湖廣、更には廣東の商人が商販に赴いて來ていることがわかるのである。江西・湖廣商人の商業活動に關していえば、雲南における明代以降の漢族移民史と深い關わりをもっていたことが想定される⁽²³⁾。例えば、明太祖が雲南を平定した後に、江西・浙江・湖廣・河西四都司の兵を守備として雲南に多く屯田させた歴史的經緯がある。いずれにせよ、ビルマに移住した華僑のうち、陸路による華僑の大半は雲南人であったといわれている⁽²⁴⁾。

さて、當時、ビルマからの主要な輸出品が棉花であったことは、『聖武記』卷六乾隆征緬記下に「木棉・象牙・蘇木・

翡翠・碧硃佛」とあり、『東華錄』乾隆三四年夏四月丁卯の條にも「棉花・牙・玉・珀・角・鹽魚」とあることから知られる。また、これらの記載によつて當時ビルマから中國にもたらされた交易の物産の主要もわかる。ビルマから當時の中國にどのくらいの棉花が輸出されていたのかは明らかではないが、一八二六年にビルマとの貿易協定を結ぶためにアヴァに派遣されたクロフォードは次のような注目すべき報告を行なっている。即ち、

一八二六年にビルマの陸路を通じて、相當量の英國產羊毛が雲南省と四川省に輸出され、又同年には一四〇〇萬ポンド（價格にして二二八〇〇〇ポンド）の棉が中國に輸出された。なお、これに隨伴して硬玉・琥珀・ルビー・サファイア・燕窩その他が輸出され、反對に中國から銅・鐵器・眞鍮・錫・鉛・金箔・藥品・衣服が輸入された。⁽²⁵⁾

とある。同報告では具體的に棉花の輸出額が明示されているのが注目されよう。では、中國に大量に輸出された棉花はどの地方にもたらされたのか。荻原氏によれば、廣州商人が鐵器を江西方面にもたらし、江西人がそれをビルマ交易によつて棉花と取引し、更にビルマ產棉花を廣東に流入させたと推論されている。⁽²⁶⁾この點も今後更に検討されるべきであろう。

三 馬帮の輸送網と地域間交易

(一) 馬帮運輸と地域間交易

これまで述べてきたように、雲南では幾つかの中國と南海を結ぶ交易路が開かれてきたが、それらは東アジア、東南アジアの内陸交通網・交易路の發達と深く關わりをもつてきたことはいうまでもない。このような内陸交易路を考察する場合に重要な點の一つは、海上交易の發達に伴なり港市（港町）の發展とその後背地の内陸交通網との關係である。その場合注目されるのが河川交易・交通の發達であらう。

雲南に關していえば、同地方を上流域とする大小河川、例えばイラワディ川・紅河・金沙江・右江などを利用した河川

交通とその舟運の上流終着點、即ち水陸交通の中繼地であり、物資の集散地である河港都市がいかに發達しているかである。海路と河川路を利用して物資を雲南に輸送する場合は、主に四つのルートが考えられる。つまり、(1)ビルマ北部の河港都市バモーまでイラワディ川を遡り(蒸氣船は一八六七年から利用可能)、そこから陸路で騰越まで到る。(2)河口ないしは蠻耗まで紅河(元江)を遡り、後は陸路で蒙自に到る。(3)廣東から廣西の百色廳まで小舟(一部蒸氣船)で西江・右江を遡り、あとは陸路で富寧あるいは廣南に到る。(4)宜昌まで船運で揚子江を遡り、そこから小舟で鈞州府まで水運を利用し、あとは陸路で昭通へ到る。⁽²⁷⁾これら四つの河港都市から更に内陸つまり雲南へ陸路で物資を輸送し、その重要な役割をはたしたのが即ち馬幫と呼ばれる隊商であった。従つて、これら馬幫の輸送ルート上に發展をみた城市の形成とこれら城市を據點とする交易圈の實態をいかに把握するかが、地域間交易を考える場合により重要となってくる。

更に次の問題點として考えておかなければならないことは、これら地域市場を據點とする地域間ないしは地方間の交易圈に對して、いかに西歐列強が經濟的侵略を行つていったかである。⁽²⁸⁾イギリス・フランスは自らの植民地インド・ビルマ並びにインドシナから雲南經由で揚子江に通じる鐵道建設を行うため、軍人や測量師を何度となく雲南に赴かせている。⁽²⁹⁾しかし、皮肉にも雲南(特にビルマ沿いの西北地區)の地形では、鐵道敷設は容易なことではなかったため、自然に馬幫による物資の輸送網は擴大していった。それは、別言すれば、半植民地化の影響によって生みだされた發展といえるかもしれない。雲南省内では、清末から民國期にかけて、馬幫運輸の三大幹線路と若干の支線が發達していった。

馬幫の輸送網は各城市間に結ばれていたが、各地の馬幫は輸送上の所謂「なわばり」によつて物資をリレー式に流通させていたと考えられる。このことは、フィッツジェラルドの次のような報告からある程度推測されるところである。フィッツジェラルドは次のような報告を行なっている。

宜賓から昭通まで二〇日行程、ここでまず馬幫^{キャラバン}は交代し、昆明まで十五日を要する。昆明からは大理の商人の手にわたり、下關まで十五日の行程で運ぶ。下關から大理地方の回族商人がラバのキャラバンを編成して騰越まで十四日行

程を分擔する。バモーまでの最後の七日行程は、ビルマの暑熱になれたラバをもつ騰越の商人によって輸送された。⁽³⁰⁾ この報告の中でいう宜賓とはかつての敘州府、揚子江上流の河港都市であることは既述したが、そこから昭通・昆明・下關(大理)・騰越、そしてビルマの河港都市バモーまで各地の馬幫でリレー式に物資を流通させている。このルートで雙方に移動する商品は圖2をみるとわかるように、宜賓からは主に四川産の生糸⁽³¹⁾、それも黄糸が大半をしめ、ビルマのバモーからは棉花と綿紗が主な輸出品であった。このように雲南における物資の輸送は各地區の馬幫によって網目のように形づくられて、輸送上のネットワークがつくられていたと考えられる。このことは、解樂三氏の報告⁽³²⁾からもある程度讀みとることが可能である。以下に同氏の報告を分析してみよう。

清末から民國期にかけて、馬幫運輸の路線は省城昆明を起點に南線・東線・西線の三大幹線と若干の支線に延びて發達した。ここでいう幹線とは本稿の二章で述べた交易ルートとはほぼ同じルートである。各路線上にはそれぞれの輸送ターミナルとなる城市が發達し、南線は蒙自、東線は昭通、西線は下關がそれである。東線馬幫は昭通を中心に八千餘頭の駄馬を有し、數名の大鍋頭(例えば王登雲・龍光榮・許金潤など)の統率下に昆明―宜賓間の九百四十五キロメートル(駄馬行程二十四日)をその主な輸送圏とした。南線馬幫は、蒙自をはじめ開化・廣南・臨安など各地の馬幫で構成されたが、一九一〇年に滇越鐵道が昆明まで開通するとその輸送網は局地的なものにならざるをえず、従って規模は小さく二千餘頭の駄馬を數えるにすぎない。西線馬幫は、主に昆明より以西の廣い輸送圏を擔い、各路程ごとに馬幫が編成されていた。ちなみに昆明―バモー間の距離はおよそ一一七三キロメートル、駄馬行程は三三日で、駄馬の總計はおよそ九千餘頭であった。まず、昆明―下關間の輸送は、先に引用したフィッツジェラルドの報告にもあったように、大理の商人の手によったが、なかでも鳳儀、下關附近の郷村出身による馬幫が多かった。従って、大鍋頭は鳳儀出身の包文彩や黃錫祚など數名がおり、勢力が強かった。一方、下關―保山、騰衝(騰越)間の輸送は主に下關の上下村・大小關邑、蒙化の上節回回登・大小圍埂など郷村の回族馬幫が行なった。⁽³³⁾ 騰衝―バモー間は當地の馬幫によって輸送されたが、その詳細はわからない。その他、

支線としては、下關から四川の會理、建昌までを永北馬幫、下關から鶴慶・麗江までを華坪馬幫がそれぞれ輸送圈とした。一方、チベット族の馬幫はラサから雲南西北の中甸・麗江・下關をその輸送圈として、麝香・山貨・藥材など商品（34）を攜えて普洱茶（磚茶）を買い付けに往來していた。

以上によって、各地の馬幫がそれぞれの輸送圈を據點に商品の流通を擔っていたことがわかるであろう。輸送された商品については、圖2にその概要をまとめてあるのでご覧いただきたい。ここで筆者が注目したい點は、輸送される商品によっていくつかの交易圈が成立していたことである。即ち、ビルマルトでの棉花・綿糸、四川ルートの生糸、思茅ルートの茶、チベットルートの麝香・藥材等が主な商品としてそれぞれの地域間交易をなりたてさせていた。更に着眼したい點としては、これら複數の交易圈が重なり合うことによって、その中心地點である、即ち西部地區の下關、東部地區の昆明を發展させる最大の要因になっていたことである。このように、雲南では交易ルートごとに形成された地域的的交易圈が連鎖してより廣域な交易圈に組み込まれていったといえるのではないか。

(二) 回族馬幫の動向

雲南省内での馬幫運輸が地域間交易を基盤とするのに對し、一方國外への遠距離交易に従事する馬幫も少なくなかった。遠距離交易の擔い手は雲南系漢族が回族が多かったが、特に、回族馬幫の動向は目をひくものがあるといえるだろう。

この時期（清末から民國期）、回族の商人あるいは一部の農民は自ら資本をだして馬幫を組み、國外特にタイ・ビルマ方面への對外貿易に従事した者が少なくなかった。なかでも、雲南中部の河西・玉溪・峨山一帯の回族馬幫（35）が多かった。同地方は、昆明から思茅に向うルート上に位置する。そこで、實際に馬幫に従事していた人の手記から、その動向の一端をみておきたい。

當地（河西、玉溪など回族地區）の馬幫の多くはまず昆明に赴き四川方面から輸入される黃糸・土布をはじめ毛布・蹄鐵・

黃蜡・糯米・繒子・笠帽などを買い付ける。資本金が足りない時は事前に昆明の商帮（例えば興順和・興義和）から資本金を借り、更に銅鑼・銅羅鍋などを買い入れる。毎年九月ないしは十月にビルマ・タイへ通商に出かける。途中、思茅でその貨物の一部を売りさばく。思茅でも當地の商帮から借金し、タイ・ビルマの通商から戻った時貨物の一部で返償するか、貨物を市價より安く賣る。馬帮は思茅を出で、十二版納地方の車里、勐海を経由してビルマのセントウンに到り、當地の市場に貨物を賣り、更に南下してタイのチェンマイに着いて残りの貨物を賣りさばく。チェンマイの市場では黄糸がよく賣れるという。チェンマイでは山貨の一部を買い付けるが、場合によって資金が足りない時は、チェンマイ在住の潮州系中國商人に資金を借りて、更にビルマの港市モルメンやアヴァに赴き、イギリス・ドイツ製の藥品や鋸・縫衣針を買い入れチェンマイに戻る。タイ・ビルマで買い入れた物産、例えば鹿茸・象牙・虎や豹の皮・犀角・紙タバコ・反物を駄獸の背に來た時と同じルートを上する。思茅に着いたら物産の一部を賣り、そのかわり當地の茶と棉花を買い入れて昆明の市場に向うのである。

さて、このようなタイ・ビルマへの交易を回族がはじめたのは清末光緒初年、即ち一八七五年頃のことだとされている。では、なぜ光緒初年をはじめとするのであろうか。まず氣がつくことは、その年の前年（一八七四年）は杜文秀の起義によって樹立された大理政權（一八六八—一八七四）⁽³⁷⁾が清朝によって崩され、鎮定された後、多くの回族は清朝から彈壓を受け、土地、財産を沒收されたことである。當時の回族がおかれたきびしい社會的情況や經濟的貧しさが、生活の活路として、未開拓なルートでの遠距離交易を行なわせた要因の一つではないだろうか。というのは、このルートは氣候が蒸し暑く、疫病がたびたび流行し、密林の中はさそりや野獸も多くてたえず身の危険にさらされるため、漢族馬帮も敢えてこのルートでは通商を行わなかったからである。

更に筆者が注目したい點は、例えば、タイ北部の山地經濟に大變重要な役割を果しているホー（Haw）族は、雲南系中國人と認められ、その一部にイスラム教徒が含まれていたことはよく知られているが、これらイスラム教徒の動靜は清末⁽³⁸⁾

から雲南より南下して通商を行なっていた回族馬幫と深い関わりをもっていたと考えられることである。これらの點も、雲南から大陸東南アジア北部の交易圏と交易の擔い手集團を考察する場合に見落すことのできない點であろう。

(三) 對外貿易と商幫の形成

一八八〇年代以降、雲南における馬幫の物資輸送量は増加し、その輸送網も擴大した。その最大の要因は、イギリス・フランスの雲南に對する帝國主義的經濟侵略によつて、海關が開場されたことに因る。これら海關は、これまで述べてきた主な交易ルート、つまり紅河ルート・バモールルート・セントゥンルートの三ルート上に發展をみた城市、蒙自・騰越・思茅に設けられたことが注目される。

フランスは、一八八五年に清朝政府と調印した天津條約において、東京・雲南・廣西・廣東間の通商に關する事項を取りつめたのを始め、一八八七年の「中法續議界務商務專約」において、雲南における開市場として蒙自を指定させ、一八八九年（光緒十五年）に蒙自關を開場させた。更に、一八九五年の「中法續議界務商務專約附章」（六月二十日）によつて、思茅關を一八九六年に開港させ、開市場とさせた。一八九八年には、東京・雲南間の鐵道敷設權及びそれに附屬する土地の提供を受ける權利を獲得した。その後一九〇二年に至つて、省内の雲南府・澂江府・臨安府・開化府・楚雄府・元江直隸州・永北直隸廳における鑛山採掘權を獲得し、佛英合辦の隆興公司を認めさせる契約を締結した。老開から省城昆明に達する所謂滇越鐵道は一九一〇年四月に完成し、これよりフランスの勢力はますます雲南に浸潤してゆく。一方、イギリスは一八八六年にビルマを併合して以來、中國との境界を定めるべく、一八九四年に清朝と「中英續議緬甸界務商務條約」を結んだが、その後も領域をめぐる紛争は絶えなかった。一八九七年に結ばれた「商務續議條約」において、騰越並びに思茅に領事を置くこと、雲南に鐵道を敷設する時は緬甸鐵道と連結すべきことなどを清朝に認めさせた。當時イギリスは、インド、ビルマを領有して以來、雲南を経由して揚子江に結ぶ鐵道の敷設を虎視眈眈とねらっていたが實現するに

至らなかつた。そして、一九〇〇年、騰越關が開場された。⁽³⁹⁾

これら海關が開場されると、大量の外國製品、主に綿製品が雲南の市場へと流れ込み、逆に雲南の礦山資源、なかでも箇舊の錫が大量に國外へと流出していった。報告によると、一九一二年の三つの海關の貿易總額はおよそ二二三〇萬兩、そのうち蒙自關の輸入額は七七〇萬兩、輸出額は一一八〇萬兩、思茅關の輸入額は二一萬兩、輸出額は四萬三千兩、騰越關の輸入額は一八〇萬兩、輸出額は六八萬兩である。⁽⁴¹⁾ この統計資料に従えば、當時の雲南の對外貿易の大部分(約九割)は蒙自關を通過したものであり、その他、騰越關はその約一割、思茅關はわずかに一%程であつたことがわかる。これは、主に箇舊鑛山の錫と東川の銅が滇越鐵道を輸送機關として國外へ流出し、國際市場の中繼地である香港あるいは上海の市場に直結していたからであらう。またそれは、フランス政府の貿易並びに課稅政策などにより自由な左右された結果でもある。

蒙自貿易の輸入品は、主に綿糸・綿布並びに綿製品・石油・卷煙草・燐寸^{マッチ}・日用雜貨などであるが、その中でインド綿糸は全輸入額の六、七割を占めていた。一方、輸出品の主なもの、錫・皮革・毛皮・茶・藥材などで、その中で箇舊の錫が全輸出總額の約八、九割を占めていた。輸出超過はほとんどこの錫によつて占められており、これは當時のヨーロッパでの戰爭の勃發によつて錫の需要が高まつたことに深いかわりをもっている。

思茅貿易は既述したように、貿易額は多くなく、わずかに年五、六千擔から數萬擔の棉花並びに二千五百(ないし八百)疋のビルマ布を輸入し、その他鹿皮か虎・豹などの皮を少額輸入するにすぎない。輸出も鹽・普洱茶・黃蠟・氈・笠・紫梗などがあるだけである。次に、騰越貿易の輸入品は、イギリス製の綿布・インド綿糸が主であり、なかでも綿糸は毎年三萬二千から九千擔を輸入し、貿易額の大部分を占める。一方、輸出品は黃糸、大理・宣威・騰越産の毛氈・羊毛などであるが、黃糸の大半は四川省の產出品で、その輸出先はほとんどインド・ビルマ地方である。⁽⁴²⁾

以上、三つの海關の貿易品を概観してみたが、その構造は貿易總額の大半を占める箇舊鑛の錫の流出とインド綿糸をは

じめ綿製品の流入である。綿糸と綿布の中國市場における流入並びに流通過程の分析はこれまで中國近代經濟史の重要なテーマの一つであることは今さら述べるまでもないが、雲南の對外貿易並びに市場構造を考察する場合も無視できない問題である。

イギリス製商品（綿製品）が雲南の市場に流入するのは光緒初年（一八七五年）をはじめとすることは各地方志によって知られるところであるが、例えば『大理縣志稿』卷之六、社會部には、

咸（豐）・同（治）より以前、初め所謂洋貨なるもの無し。光緒の初、洋貨始めて漸く輸入す。たまたま越、法に滅ぼされ、緬、英に淪^しむ。是に於て洋貨充斥す。近きは則ち商の售る所洋貨を售り、人の市う所洋貨を市う。數千年來の變遷、未だ今日より甚だしきは有らざるなり。

とあるように、洋貨即ちイギリス産の商品が大理市場に流入した様子が伺える。また、民國『續修昆明縣志』卷五、物產志、三をみると、

咸同以前、城鄉居民はよく土布を織つたが、…〔略〕…洋紗が輸入されるや、織工は土紗を用いず。このため、紡者は失業す。

とあり、省城昆明でも咸豐・同治年代までは土紗の紡績を行なっていたが、光緒年代にはいると土紗は使われなくなつていった情況がわかる。もともと雲南は四川地方とともに原料の棉花を多く産出しないことから、織布の原料となる棉花の輸入に關しては、雲南北部では四川の敘州を通じて揚子江流域より、中部では主にビルマより、南西部ではビルマのシャン州よりそれぞれ輸入されて土布に織られていたが、多くは湖北特に沙市などより土布が輸入されていた。⁽⁴³⁾外國綿布はほとんど都市部の富裕層に使用されるにとどまり、農村にあっては依然として土布の勢力が強く、まず紅河より蒙自經由でインド糸が大量にもたらされると、南部地區で土布生産が勃興し、それに伴ない土着の織布業が勃興していった。

このような外國からの大量な商品の流入はそれまで比較的經濟の發達していた漢族ならびに白族地區（主に都市部）を

より發展させ、經濟的に未發達な農村（漢族地區を含む）とりわけ山地系少數民族地區をより貧困な状態においこんだ。それは、兩極ともいえる二つの大きな作用を伴ったといえよう。前者についていえば、一八八〇年代以降より、對外貿易の影響によってぞくぞくと商帮が形成され、迤西（大理を中心とした西部地區）・昭通・建水・臨安などの地區に主要な商帮が生まれている。なかでも、騰越關が開場されると（一九〇〇年）、ビルマ市場による四川産の生糸に對して需要が日益に高まりをみせ、迤西帮の急激な商業的發展を生みだすに至る。これら商帮は民國初年には自ら經營する製糸工場を四川の建昌・嘉定地區に建て、ビルマ市場に自ら生産した商品賣るまでに成長するのである。このように當時の對外貿易の擴大によって、商帮が形成されてゆくが、一方この通商路の商品輸送を擔う馬帮も發展をとげて當時ビルマルートの西線馬帮が所有する馱馬は數萬頭にも達したという。

商帮である迤西帮は、民國初めには更に騰衝・鶴慶・喜州の三帮に發展する。これら帮に屬す商號では、例えば鶴慶帮には漢族舒金和が開業した「興盛和」、白族李鴻德がはじめた「日心德」、騰衝帮には「洪盛祥」、「茂恆」、喜州帮には白族嚴寶成が開業した「永昌祥」や董澄農の「錫慶祥」などが大きな勢力をもっていた。なかでも、喜州帮の「永昌祥」は昆明・下關にとどまらず上海や武漢などに國內分號をもち、更には香港・ラングーン・マンドレーなど海外にも分號をもつて、主に茶・黄糸・綿紗・綿布・金融などを幅廣く扱う貿易商として發展をみている。⁽⁴⁴⁾これら商帮と馬帮の關係はよくわからないが、相互に密接な關係をもっていたといわれる。例えば大鍋頭の包文彩は大商帮の福春恆の支援を受けて雲南における馬帮運輸業に大きな勢力をもっていたといわれている。

さて、一九一一年から一九三二年の間は、馬帮の全盛期であり、一部鐵道機關はあったものの、一般道路が開通していなかったため、依然物資の輸送は馬帮にたよらざるをえない状態であった。當時、昆明より下關・保山・騰衝そしてバモーまでの通商路には常に四、五千頭の馱馬が往來していた。滇緬公路が完成する民國二十七年（一九三八年）までは全省馬帮の總計は一萬頭は下らず、城市間、農村間に物資を流通させるため、これら馬帮が市場經濟にはたした役割は決して

小さくなかったことはこれまで本論で述べてきたとおりである。しかし、公路完成後は急激に衰退してゆくが、今なお局地的にはこの馬幫による物資の輸送が行われているのである。

む す び

小論をむすぶにあたって、以下にいくつかの點をまとめとし、更に問題點と今後の課題を少し述べておくこととしたい。まず第一に、雲南における交易圏は、いくつかの地域間交易の連鎖によって成り立っていたという點である。つまり、その特殊な地形ゆえに、壩子とよばれる山間盆地群が省内に多く點在するが、地域間交易はこのような壩子と壩子を結ぶ線上に展開され、またいくつかの交易ルートによって交易圏が形成されてきたと考えられる。ビルマルート・紅河ルート・四川ルートは早くより開かれたが、その後チベットルートやセントウンルート・博馬道などが開拓され、これらのルートの上に發展をみた城市を據點としながら、いくつかの交易圏を形成してきたといえよう。したがって、清末から民國期にかけて發展する下關という都市は、ビルマルート・チベットルート・思茅―セントウンルート・四川ルートの交通の要衝にあり、いくつかの交易圏のちょうど中間地點にあつたことが商業都市としての發展をみた最大の要因であつたと考えられる。更にこれら地域的取引圏は、雲南に海關が開場されると、國際市場に直結していくように再編成されていったと考えられる。

次に、このような地域間取引に對し物資の流通移動の擔い手という觀點からみた時、馬幫と呼ばれる輸送業集團の動向が重要となってくるだろう。本論でも述べたように省内での馬幫運輸は各地區を據點とする所謂「なわばり」が存在したのであり、例えば昆明―下關での鳳儀馬幫や、下關―騰越間の大理並びに蒙化回族馬幫、ラサ―麗江間のチベット族馬幫はその例である。一方、一部の回族は、ビルマ・タイ沿海まで定期的に遠距離取引を行なっていたが、その動向は杜文秀起義鎮定後の經濟的困窮に因ることと深い關係をもつと考えられる。

さて、董・郭兩氏によれば、雲南の市場構造は、一八八九年の蒙自關の開場を契機に徐々に變化したと述べ、對外貿易による商品流入のため、馬帮の輸送網が成立したとする。更に、滇越鐵道の開通後、商品の流通構造にも變化がみられ、地方市場はより廣域の市場に統合され、その中繼市場として下關・昭通・蒙自を挙げ、これらの中繼市場は更に昆明の市場に統合されていったと論じている。兩氏の見解には注目すべき點を含むが、これらの點は本論で充分に検討できなかったので、今後改めて詳細に分析してみたい。

本論で觸れられなかった問題は多く、今後の課題も少なくない。まず第一に、馬帮の組織運営について依然不明な點が多く、更には馬帮どうしの關係がどのようになっていたのかも問題である。また、國家權力・地方勢力・そして商人層との關係はどのようになっていたのか。商人層の場合でいえば、本省商人と他省商人特に客商とのつながりはどうであったのか。近代雲南における貿易、特に綿糸・綿布並びに雜貨などの輸出入を營んでいたのは、大半が廣東商人であったといわれる。廣域市場を據點とした決済網を有した彼らが馬帮とどのような關係をつくりあげていたのだろうか。この他にも、輸送上の問題として、清代まで續く驛站システムをどのように繼承しているのか。市場の問題でいえば、馬帮運輸網と市場圏はどのように連鎖していたのか。民族集團との關わりでいえば、漢族をはじめ回族・チベット族など民族の異なる馬帮の存在である。特に、雲南での輸送業を擔う民族集團の一つとして回族の動向が注目される。最後に、雲南は交易上中繼地的位置を占めてきたと考えられるが、では雲南社會内部での主體的發展の契機とは何か。例えば、清末から民國にかけて大理地方に商業的發展をとげた客商の形成をどのように分析するのか。いずれにせよ、未開拓な研究テーマのため、今後の課題は多いといわざるをえず、これらの問題の解明と考察については改めて後日に期したい。

註

(1) 藤澤義美「ビルマ雲南ルートと東西文化の交流—南詔國の文化系統に關連して—」『若手史學研究』二五、一九五七

年。Pelliot, P., Deux Itinéraires de Chine en Indo à la Fin du VIII^e Siècle, B. E. F. O. IV, Hanoi, 1904. 方

國瑜「雲南與印度緬甸之古代交通」『西南邊疆』十二期、民國三十年。尤中「公元十三世紀以前雲南與中印半島各地交往」『雲南社會科學』一九八一年三期など。

- (2) 拙稿「Yunnan Historical Studies in Japan: Development and Current Issues」, *Asian Research Trends: A Humanities and Social Science Review* 1, 1990. (ハネスコ東アジア文化研究センター) 参照。

- (3) 藤澤、前掲論文。藤澤氏は同論文の中で、東西交通史上このルートをもっと重要視すべきことを指摘している。

- (4) このような経緯に關しては Colquhoun, A. R; Hallett, H. S, *Report on the Railway Connection of Burma and China*, London, 1887. の他に、西歐人の旅行記・見聞記などにその動向が散見される。Christian, J. L. R., *Modern Burma*, University of California, 1942. ♀参照。

- (5) 『中國公路運輸史』(人民交通出版社、一九九〇) 一一八頁、には雲南省の物資流通の擔い手はこの馬帮によるもので、その全盛期である民國時代には、同省の貨物輸送量の七〇%以上をこの馬帮にたよっていたとある。

- (6) 濱下武志『中國近代經濟史研究—清末海關財政と開港市場圈—』東京大學東洋文化研究所報告、汲古書院、一九八九年、二二三頁。

- (7) 東亞同文會編『新修支那省別全誌』(第三卷 雲南省)、昭和十七年、第一編 總説。

- (8) 『雲南農業地理』雲南人民出版社、一九八一年、九九〜一

一四頁。「壩子」についてはその他の文獻にも散見できる。

- (9) 拙稿「雲南史研究の諸問題—その課題と展望」『東南アジア—歴史と文化』一七、山川出版社、一九八八年。

- (10) 宋代、北方交易との遮断によつて、モンゴル馬が得られなくなると、宋が雲南馬の入手のため、廣西西境の横山寨を経由して大量に大理馬を交換していたことは、『宋會要稿』、『嶺外代答』そして『雲南買馬記』(楊佐撰) などによつて知られる。

- (11) 雲南馬はモンゴル産の馬より體格が小さいが、山岳や溪谷の道に適していたといわれる。『中國馬驢品種志』上海科學技術出版社、一九八六年、参照。

- (12)(13) 今堀氏によれば、「もともと運輸業は農業・牧畜業などや、仲買店・仲買卸店に附隨していた運送部門が分化して、獨立の業務に發達した」と述べている。今堀誠二『中國封建社會の機構』日本學術振興會編 昭和三十年(貿易・運輸業ギルド) 二六七頁。

- (14) 姚尚生『水擺夷風土記』大東書局、一九四八年、九〜一一頁。

- (15) 註(5)、一二五頁。

- (16) 三森定男『ビルマ・シヤンの自然と民族』日本評論社、昭和二十年、五二頁。

- (17) 永昌から分岐して、インドへ通じる北路(騰越—密支那—バトナ)とベンガル灣へ通じる南路(龍陵—晚町—ベグー—モルメン)があった。

- (18) 『嶺外代答』『蠻馬』の條には、「南方諸蠻馬皆出於大理

國・羅殿・自杞・特磨、歲以馬來、皆販於大理者也」とある。また、『桂海虞衡志』には、「蠻馬出西南諸番」〔略〕大理馬爲西南番之最」とある。

八年。

(28) 濱下、前掲書。

(29) Davies, H. R., *Yunnan, the Link between India and the Yangtze*, Cambridge University Press, 1909.

(19) Captain P. B. Pemberton, "Abstract of a journal of a Route travelled by Captain S. F. Hannay from the Capital of Ava to the Amber Mines of the Hu Kong Valley in the south-east Frontier of Assam," *Journal of Royal Asiatic Society*, No. 64, 1835.

(30) Fitzgerald, C. P., *The Tower of Five Glories: A Study of the Min Chia of Ta Li, Yunnan*, The Crescent Press, 1941, pp. 189—191, "The Yunnan-Burma Road," *Geographical Journal* XCIV, pp. 161—174.

(20) Crawford, J., *Journal of an Embassy to the Court of Ava*, London, Colburn, 1834, pp. 436—8.

(31) 東亞同文會編『新修支那省別全誌』(第二卷四川省B) 昭和十六年、三四—三五頁。

(21) Anderson, J. M. D., *A Report of an Expedition into Western Yunnan via Bhamo*, Calcutta, Office of the Superintendent of Government Printing, 1871, p. 23.

(32) 解榮三「雲南馬幫運輸概況」『雲南文史資料選輯』九輯、一九六五年。

(22) Christain, op. cit., Purcell, V., *The Chinese in Southeast Asia*, London, 1952, p. 69.

(33) 『巍山彝族回族自治縣交通志』雲南人民出版社、一九八九年、一一六—一二三頁。

(23) 李中清「一二五〇—一八五〇年、西南移民史」『社會科學戰線』一九八三年一期、一一八—一二八頁。

(34) 王恆杰「解放前雲南藏區的商業」『中國藏學』一九九〇年三期。

(24) 張正藩『緬甸的現狀與華僑』(華僑叢書) 中央文物供應社、民國四十三年、三六—三七頁。

(35) 『滇南沙甸回族農村調查』『雲南回族社會歷史調查』(一) 雲南人民出版社、一九八五年、一一—一九頁。

(25) Crawford, op. cit., pp. 436—8.

(36) 馬澤如「雲南原信昌商號經營概況」『雲南文史資料選輯』十六輯、一九八二年。

(26) 荻原弘明「ビルマ産棉花の中國輸出を中心とした近世(一八世紀—一九世紀前半)におけるビルマルート貿易について」『鹿児島大學文理學部文科報告』五(史學篇二) 一九五六年。

(37) 吳乾就「雲南回族的歷史與現狀(上・中・下)」『雲南省歷史研究所研究集刊』十六・十七・十八期。

(27) 胡煥庸「交通革命中之雲南」『西南邊疆』第三期、一九三

- (38) 今永清二「タイ北部の中國人ムスリム社會の形成」『イスラムの都市性・研究報告』(研究報告編・第九號)一九八八年。Maxwell, H. "The Yunnanese: Overland Chinese in Northern Thailand," *Highlanders of Thailand*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1983.
- (39) Christain, *op. cit.* Davies, *op. cit.*
- (40) Fletcher, H. G., *Tengyueh: Route Book of Travels in Neighbourhood, Hints for Travellers, Market Day Dates, and Notes on Yunnan Pronunciation*, (The Maritime Customs, III—Miscellaneous Series, No. 36) 1927。張鳳岐『雲南外交問題』商務印書館、民國二十三年。中國科學院歷史研究所編『雲南雜誌選輯』新華書店、一九五八年。
- (41) 臺灣總督官房調查課(南支那及南洋調查第八十八輯)『雲南省事情』(其一)、一九二四年、六六～一七九頁。外務省通商局『雲南事情』明治四十四年。
- (42) 同右、根岸信編『清國商業綜覽』(第三卷)參照。
- (43) *Report of the Mission to China of the Blackburn Chamber of Commerce, 1896—7, 1898*, F. S. A. Bourne's Section, The North-East Lancashire Press Company, 1898, p. 65. *Ibid.*, H. Neville and H. Bell's Section, p. 263.
- (44) 「下關工商業調查報告」『白族社會歷史調查』雲南人民出版社、一九八三年、一二三～一七六頁。
- (45) 董孟雄、郭亞非「近代雲南的交通運輸與商品經濟」『雲南社會科學』一九九〇年一期、八一～八九頁。

**THE TRADING AREA AND THE TRANSPORTATION NETWORK
IN YUNNAN FROM LATE QING TO EARLY
REPUBLICAN ERA**
—on the Role of Mabang 馬幫—

KURIHARA Satoshi

It is thought that the trading areas in Yunnan consisted of chains of some inter-regional trades. As a unique geographic feature there, mountains are dotted with many basins called bazi 壩子. Along the lines linking such bazis, several trade routes were opened. Of these are such main routes as Burmese, Hongha 紅河, Sichuan, Tibetan, Kengtung, and Guangxi ones, which had developed towns well. Centering around these towns, traffic in commodities was engaged in between regions, and thus several trading areas were formed.

It was transportation guild called mabang that carried goods among these trading areas. Mabangs in various parts of Yunnan had their own networks and spheres of transportation, which were based on the trade routes extending to the outside of the country and the province. In 1880's English and French economic invasion started, and Mengzi custom-house 蒙自關 was established in 1889. Foreign goods, mainly cotton manufactures began to flow in, and natural resources in Yunnan, chiefly tin, to flow out. There had been no modern transportation system yet in this province because of its traffic inconvenience. Mabangs therefore became more necessary, and the volume of their transportation also increased. The height of mabangs was in 1911 or 1932. In Yunnan during modern time, mabangs had played an important role not only on transportation between towns but also on that of international trade.